

**PROFILI DI LEGITTIMITÀ DELLA RISOLUZIONE
CONTRATTUALE ESERCITATA DAL CARICATORE
IN PRESENZA DI UN TERMINE MASSIMO STABILITO
PER LA CARICAZIONE**

*Carmen Telesca**

CORTE D'APPELLO DI TRIESTE 26 LUGLIO 2007 N. 515

Pres., Est. COLARIETI

Bonyad Shipping Line Europe (avv. E. Righetti, L. Ravera, P. Stern) c.

Ro Ro Tranship S.r.l. (avv. M. Campailla, A. Pasino)

**TRASPORTO MARITTIMO - TERMINE PER LA CARICAZIONE -
TARDATO ARRIVO DELLA NAVE - RISOLUZIONE DEL CONTRATTO**

RIASSUNTO DEI FATTI - Tra la Bonyad Shipping Line Europe Ltd. e la Ro Ro Tranship S.r.l. vennero svolte trattative per la caricazione a Capodistria sulla m/n *Cheinat Navee* di una partita di legname con destinazione Jeddah. La caricazione, peraltro, non ebbe luogo in quanto la Ro Ro Tranship affermò che essa doveva avvenire entro un certo termine, circostanza contestata dalla Bonyad, mentre la nave arrivò in ritardo. La Bonyad, quindi, convenne in giudizio la Ro Ro Tranship dinanzi al Tribunale di Trieste chiedendone la condanna al risarcimento del danno subito per la mancata caricazione. Con sentenza depositata il 12 agosto 2005 il Tribunale respinse la domanda ritenendo l'attrice carente di legittimazione. La decisione venne impugnata dalla Bonyad.

Qualora il caricatore nelle trattative per la conclusione del contratto di trasporto richieda la caricazione entro un termine massimo e la nave giunga in ritardo il caricatore legittimamente può risolvere il contratto di trasporto in base all'art. 1457 cod. civ.

MOTIVI DELLA DECISIONE - (omissis) La titolarità del rapporto

* Avvocato in Roma, Dottoranda di ricerca presso l'Università degli studi di Roma "Tor Vergata".

dedotto in giudizio non dispensa la parte dalla prova dell'esistenza del contratto e del proprio adempimento.

Nel caso di contratto marittimo l'art. 429 cod. nav. impone ai fini della dimostrazione del contratto la prova documentale che è libera, ma deve essere univoca nel dimostrare la conclusione del contratto.

La pacifica e costante giurisprudenza di legittimità (cfr. Sez. III, n. 2486 del 12 settembre 1963, usque Sez. III, n. 11319 del 21 luglio 2003) richiede ai fini della prova del contratto di trasporto marittimo almeno la polizza di carico, mentre nel caso in esame si pretende di dimostrare la conclusione del contratto con alcuni fax che (integrati da quelli prodotti in appello) dimostrano solo delle trattative, non l'incontro della volontà comune di caricare su una nave specifica in un giorno e porto determinati.

Le trattative non sono andate a buon fine per il comportamento del vettore che non ha saputo mettere a disposizione una nave in tempo utile alle manifestate esigenze di caricamento entro e non oltre il 6 marzo 2000.

Dai fax dimessi emerge la pressante richiesta, per esigenze di credito documentario, della mittente di ricevere le polizze di carico entro il 6 marzo 2000, sicché quand'anche volesse ritenersi concluso un contratto di trasporto questo aveva come termine massimo di partenza della nave dal porto il 6 marzo 2000.

Poiché è incontestato che la nave messa a disposizione dell'appellante giunse nel porto di Koper molto tempo dopo tale data, risulta ampiamente giustificata la risoluzione ex art. -0,03cm1457 c.c. da parte dell'appellata convenuta.

Quindi manca del tutto sia la responsabilità contrattuale, sia eventuale responsabilità precontrattuale rinvenibile nella confusa prospettazione dell'atto di citazione per il primo grado.

L'impugnata sentenza – sia pure con diverse argomentazioni – merita integrale conferma con condanna dell'appellante anche alle spese del presente grado del giudizio liquidate come in dispositivo.

* * *

COMMENTO

Nella sentenza annotata, la Corte d'appello di Trieste affronta diverse questioni di particolare importanza in materia di trasporto marittimo: la ripartizione dell'onere probatorio nella conclusione di un contratto, la previsione di un termine essenziale per la caricazione, la responsabilità del vettore per il caso di ritardo nell'arrivo della nave e la risoluzione per il mancato rispetto del termine essenziale.

Dall'esame degli atti di causa emerge che la Bonyad, nella qualità di mittente, aveva citato in giudizio il caricatore, la Ro Ro Tranship, in conseguenza di un asserito inadempimento contrattuale, quantificato nella perdita dell'utile del nolo. Parte attrice contestava, infatti, la ricorrenza dei presupposti della risoluzione ex art. 1457 c.c. in ragione del fatto che l'appellata avrebbe imbarcato la stessa quantità di legname su un'altra nave, fornita da terzi, malgrado il contratto di trasporto marittimo che la legava alla Bonyad. A fondamento della pretesa, inoltre, l'appellante aveva dedotto che la Ro Ro Tranship aveva prenotato uno spazio su una nave noleggiata dalla Bonyad senza prevedere alcun termine, tanto meno essenziale, limitandosi a richiedere una polizza di carico anteriore al 02 marzo 2000.

Nel corso del giudizio d'appello, la Ro Ro Tranship ribadiva l'*iter* logico-argomentativo delle tesi sviluppate in primo grado ed in particolare insisteva sull'inesistenza del contratto per mancanza della prova scritta e precisava che quand'anche tale prova fosse emersa in corso di causa il contratto avrebbe dovuto intendersi risolto ex art. 1457 c.c. È stata, inoltre, sostenuta dalla Ro Ro Tranship l'essentialità del termine di caricazione in quanto desumibile dalla corrispondenza intercorsa tra le parti.

A conclusione del giudizio di secondo grado, la Corte d'appello di Trieste confermava la sentenza del Giudice di prime cure, aderendo in larga parte alle eccezioni formulate dalla Ro Ro Tranship.

Il percorso logico-giuridico seguito dalla Corte triestina, a sommo avviso di chi scrive, non sembra pienamente condivisibile per le motivazioni che di seguito si andranno ad evidenziare.

Nella sentenza in commento, a seguito dell'analisi dei principi vigen-

ti nel nostro ordinamento in materia di onere probatorio, la Corte d'appello di Trieste ha ritenuto che l'appellante, Bonyad, non avesse adeguatamente provato l'esistenza di un contratto di trasporto marittimo né l'adempimento degli obblighi su di essa incombenti. A tal fine, secondo quanto esposto nelle motivazioni della sentenza in esame, sarebbe stato sufficiente produrre in giudizio la polizza di carico¹ atteso che il nostro ordinamento richiede la forma scritta *ad probationem* in

¹ In dottrina v. R. Russo, *Sulla natura giuridica della polizza di carico*, Roma, 1949 e *Causalità e astrattezza dei titoli rappresentativi del trasporto*, in *Riv. dir. nav.* 1951, I, 55; A. Pavone La Rosa, *Studi sulla polizza di carico*, Milano, 1958 e *Polizza di carico*, in *Enc. dir.*, XXXIV, 1985, 201; A. Arena, voce *Polizza di carico*, in *Noviss. dig. it.*, XIII, 1966, 245; N. Balestra, *La polizza di carico nel trasporto di carico e nel noleggio a viaggio*, Milano, 1968, 112 s., in cui l'Autore distingue tra valore probatorio della polizza nel trasporto di cose determinate e in quello di carico: «nei trasporti di linea, dunque, il titolo di credito ed il contratto di trasporto si intrecciano e si fondono nella polizza di carico; il rapporto fondamentale e quello cartolare si compenetrano così intimamente da non potersi quasi più distinguere l'uno dall'altro e la disciplina sostanziale del rapporto di viene la stessa sia tra vettore e caricatore che nei confronti dei terzi. È esatto, pertanto, affermare che la polizza di carico, sia nel suo originale circolante che in quello non negoziabile che resta in mano al vettore, è il documento del contratto e, perciò, la prova del contratto»; L. Tullio, *Sulla disciplina probatoria in ordine alle indicazioni contenute nella polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.* 1970, II, 64; F. A. Querci, *Polizza di carico e lettera di garanzia*, Camerino, 1971; G. Romanelli, *Efficacia probatoria della polizza di carico*, in *Dir. maritt.*, 1986, 615; F. P. Costa, *Valore probatorio della polizza di carico dopo l'entrata in vigore delle regole di Visby*, in *Dir. maritt.*, 1986, 628; G. Romanelli-S. Zunarelli, voce *Titoli rappresentativi di merci, III) Titoli di trasporto*, in *Enc. giur.*, XXXI, 1994, 1 s.; C. Medina, *Polizza di carico*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, XI, 1995, 62, ove si dice che «nel nostro ordinamento il contratto di trasporto richiede la forma scritta *ad probationem* (art. 420 cod. nav.) e ogniqualvolta in occasione del trasporto venga emessa una polizza di carico, tale documento svolge anche la funzione probatoria richiesta dalla legge»; L. Murtas, *Efficacia probatoria e costitutività della polizza di carico*, Torino, 1996; S. Zunarelli, *Documenti del trasporto: natura giuridica, circolazione e valore probatorio*, in *Dir. maritt.*, 2001, 596; A. Lefebvre D'ovidio-G. Pescatore-L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, XI ed., Milano, 2008, 548 s. In giurisprudenza, Cass. 16-6-2003, n. 9629, in *Dir. trasp.*, 2005, 989, con nota di A. Zampone, *Sull'obbligo contrattuale di riconsegna della merce dietro presentazione e ritiro della polizza di carico*; Cass. 21-7-2003, n. 11319, in *Dir. trasp.* 2004, 533, con nota di A. Pracucci, *In merito alla natura costitutiva e non probatoria della polizza di carico ai fini dell'individuazione del vettore da parte del terzo portatore*; Cass. 7-7-1999 n. 7025, in *Dir. trasp.*, 2000, 833, con nota di F. Chertizza, *Natura giuridica della polizza di carico e legge applicabile*.

ordine alla conclusione di un contratto di trasporto².

La polizza di carico, infatti, è un documento rappresentativo degli accordi intercorsi tra il vettore ed il caricatore che funge da prova dell'esistenza di un contratto di trasporto³.

Si deve ritenere, quindi, che la disciplina contenuta nel documento rispecchi la struttura del rapporto sottostante, salvo che venga dimostrato il contrario in base ad altri documenti o circostanze⁴.

Nel caso specifico, invece, si deve osservare che le argomentazioni dei Giudici di appello inerenti la prova dell'esistenza di un contratto di trasporto marittimo si appalesano del tutto irrilevanti in quanto la polizza di carico non poteva essere prodotta in giudizio dal mittente, la Bonyad, in quanto la caricazione non ha mai avuto luogo.

Nella sentenza in esame, fra l'altro, occorre soffermarsi su un ulteriore aspetto evidenziato dalla Corte ovvero sull'insufficienza della documentazione prodotta dall'appellante ai fini dell'integrazione della prova dell'esistenza di un contratto di trasporto.

Tale assunto ha trovato il suo fondamento nella circostanza che i documenti versati in atti, nello specifico solo alcuni fax scambiati tra le

² A proposito della forma del contratto, l'art. 420 c. nav. prevede che «il contratto di trasporto di cose deve essere provato per iscritto, tranne che il trasporto debba effettuarsi su navi minori, di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso».

³ In relazione alla prova dell'esistenza di un contratto marittimo, in giurisprudenza, Cass. 30-6-1959, n. 2051, in *Dir. maritt.*, 1960, 368; Cass. 12-9-1963, n. 2586, in *Dir. maritt.*, 1964, 73; Cass. 4-3-1967, n. 517, in *Dir. maritt.*, 1967, 395; Cass. 13-9-1968, n. 2939, in *Dir. maritt.*, 1969, 41; Trib. Genova 12 ottobre 1991, in *Dir. maritt.*, 1992, 159; Trib. Genova 21 settembre 1988, in *Dir. maritt.*, 1989, 1124; Trib. Genova 5 novembre 1968, in *Dir. maritt.*, 1969, 434; App. Genova 01 settembre 2005, in *Dir. maritt.*, 2006, 844.

⁴ Sul punto A. Lefebvre D'ovidio-G. Pescatore-L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 548, ove si afferma che «questa efficacia probatoria, tuttavia, si esplica soltanto nei confronti delle parti del contratto di trasporto (vettore e caricatore) mentre non opera nei confronti del terzo (destinatario) portatore del titolo»; A. Pavone La Rosa, *Studi sulla polizza di carico*, cit., 60, ove l'autore afferma che «la dichiarazione contenuta nella polizza di carico concerne la disciplina del rapporto esistente tra il vettore e il portatore del titolo, salvo s'intende che non si tratti di clausole che espressamente riguardino il rapporto sottostante [...]. Nei rapporti tra vettore e terzo portatore del titolo il problema della prevalenza delle clausole contenute nel titolo non si pone neppure, non esistendo nei confronti del portatore altra disciplina al di fuori di quella cartolare».

parti⁵, non rappresentavano l'incontro delle volontà di caricare un certo quantitativo di beni su una nave precedentemente individuata in un giorno ed in un porto determinati, ma soltanto l'esistenza di generiche trattative.

Per poter attribuire efficacia probatoria alla corrispondenza intercorsa, secondo quanto evidenziato dalla Corte, la stessa avrebbe dovuto essere accompagnata da ulteriori indizi e/o elementi quali, almeno, la polizza di carico o l'esecuzione materiale del trasporto⁶.

Le trattative intercorse tra il mittente ed il caricatore, quindi, non sono andate a buon fine in quanto "il vettore non ha saputo mettere a disposizione una nave in tempo utile per le manifestate esigenze di caricazione" evidenziate più volte nella corrispondenza telefonica e scritta tra le parti.

Tale affermazione evidenzia un'ulteriore incongruenza nell'*iter* argomentativo della Corte atteso che le considerazioni in merito all'insufficienza delle allegazioni probatorie dalle quali desumere l'esistenza di un contratto di trasporto marittimo tra le parti sarebbe smentita proprio dal «non aver saputo mettere a disposizione la nave in tempo utile».

Tale circostanza presuppone, invece, di per sé l'esistenza di un contratto.

Ritenuto esistente un contratto è corretto ritenere che come in ogni contratto di trasporto di cose, anche nel trasporto marittimo, a seguito

⁵ Il fax rappresenta uno dei modi in cui può concretamente svolgersi la cooperazione tra diversi soggetti, in quanto essa viene attuata mediante l'utilizzo di un sistema basato su linee di trasmissione di dati ed apparecchiature che consentono di poter documentare sia la partenza del messaggio dall'apparato trasmittente che, attraverso il cosiddetto rapporto di trasmissione, la ricezione del medesimo in quello ricevente. Tali modalità, garantite da protocolli universalmente accettati, indubbiamente ne fanno uno strumento idoneo a garantire l'effettività della comunicazione e del suo contenuto ma non sono sufficienti a provare l'esistenza di un contratto di trasporto. Sul valore probatorio del telefax, in giurisprudenza, Cass. 13-2-1989, n. 886, in *Giur. it.*, I-1, 124; Cass. 24-11-2005, n. 24814, ined.; Cass. 14-6-2007, n. 13916, ined.; Cass. 20-3-2009, n. 6911, in *Prat. Lavoro* 2009-27, 1096.

⁶ A tal proposito v. Trib. Genova 6 novembre 1991, in *Dir. trasp.*, 1993, 118 ove si afferma che «deve ritenersi raggiunta la prova dell'esistenza di un contratto di trasporto di carico totale quando la parte che ne invoca l'esistenza produce il *charter party* ancorché non sottoscritto, e dimostra l'esecuzione del trasporto e quando altresì l'esistenza del contratto risulta dalla corrispondenza scambiata tra le parti».

dell'obbligo del vettore di trasferire la merce da un luogo ad un altro ne discenda una sua responsabilità per il caso di ritardo e per la mancata esecuzione del trasporto.

L'obbligo del trasporto della merce da un luogo ad un altro è disciplinato nelle Regole dell'Aia, all'art. 3.2.

All'eventuale inadempimento da parte del vettore ovvero alla mancata esecuzione del trasferimento conseguirà l'applicazione delle norme sulla responsabilità a condizione che l'inadempimento abbia provocato danni che siano configurabili come perdita o avaria della merce.

Il problema si pone, invece, quando, a fronte della mancata esecuzione del contratto, tali Regole non sono applicabili. Ciò anche in ragione del fatto che il Codice della Navigazione non contiene una disciplina in merito nella parte marittima.

Per risolvere la questione è stato ritenuto in dottrina⁷ che nel caso di specie potesse applicarsi l'art. 952 c. nav. che disciplina la mancata esecuzione del trasferimento nel trasporto aereo.

Il vettore, quindi, sarebbe responsabile di tutti i danni derivati dalla mancata esecuzione del trasporto ad eccezione dell'ipotesi in cui fornisca la prova che siano state adottate tutte le misure necessarie per evitare il danno secondo l'ordinaria diligenza.

Con la nuova formulazione dell'art. 952 c. nav.⁸, dovuta alla recente riforma della parte aerea del Codice della Navigazione⁹ avvenuta con

⁷ Sul punto M. Casanova-M. Brignardello, *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, Milano, 2007, 240 s.

⁸ Il nuovo testo dell'art. 952 c. nav. prevede che «il vettore è responsabile dei danni derivati dalla mancata esecuzione del trasporto delle cose, a meno che non provi che egli stesso e suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno che era loro impossibile adottarle. Il risarcimento dovuto dal vettore è limitato in conformità della disciplina che la normativa internazionale in vigore nella Repubblica adotta nel regolare la responsabilità per ritardo». Per approfondimenti in merito alla regolamentazione del risarcimento dovuto dal vettore contenuto nella nuova formulazione dell'art. 952 c. nav. che richiama l'art. 22, n. 1, della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, v., S. Busti, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo, commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di Tullio), Napoli, 2006, 127.

⁹ Sul punto v., E. Turco Bulgherini, *La riforma del codice della navigazione - parte aerea* (d.lgs. 9 maggio 2005 n. 96 e d.lgs. 15 marzo 2006 n. 151), in *Nuove Leggi civ.*

l'entrata in vigore dei d.lg. 9 maggio 2005 n. 96 e 15 marzo 2006 n. 151, si equipara la responsabilità per mancata esecuzione del contratto di trasporto a quella derivante da ritardo poiché si tratta, in entrambe le ipotesi, di inadempimento dell'obbligazione principale di trasferimento.

Tale assimilazione potrebbe, quindi, essere operata anche nel trasporto marittimo proprio in virtù dell'identità dell'obbligazione inadempita tanto che il caso in oggetto risulta per vari aspetti più simile a quelli che determinano una responsabilità per ritardo nel trasporto marittimo rispetto agli altri rientranti in quella per mancata esecuzione nel trasporto aereo.

Alla luce delle considerazioni svolte, la disciplina del ritardo nel trasporto marittimo prevista all'art. 422 c. nav.¹⁰ potrà essere applicata per analogia anche alla mancata esecuzione del trasporto.

Proprio da questa disposizione che sanziona il comportamento del vettore specificamente nell'ipotesi di ritardo si può chiaramente desumere che quest'ultimo sarà tenuto ad eseguire il trasporto anche nel rispetto di un termine prestabilito e comunque ragionevole.

Tale considerazione trae origine dalla disciplina generale prevista all'art. 1218 c.c. in materia di obbligazioni ove il tempo dell'adempimento ha una sua fondamentale importanza tanto che il ritardo viene consi-

comm., Padova, 6, 2006, 1341.

¹⁰ L'art. 422 c. nav. in tema di responsabilità del vettore prevede che quest'ultimo «è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, nonché dei danni per il ritardo, a meno che provi che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo non è stata, nè in tutto nè in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti. Deve invece l'avente diritto alla riconsegna provare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposti, quando il danno è stato prodotto da vizio occulto, o da innavigabilità della nave non derivante da inadempimento agli obblighi di cui all'articolo precedente, da colpa nautica dei dipendenti o preposti del vettore, da fortuna o pericoli di mare, incendio non determinato da colpa del vettore, pirateria, fatti di guerra, sommosse e rivolgimenti civili, provvedimenti di autorità di diritto o di fatto, anche a scopo sanitario, sequestri giudiziari, scioperi o serrate, impedimenti al lavoro generali o parziali, atti o tentativi di assistenza o salvataggio ovvero deviazione del viaggio fatta a tale scopo, cattivo stivaggio, vizio proprio della merce, calo di volume o di peso, insufficienza degli imballaggi, insufficienza o imperfezione delle marche, atti od omissioni in genere del caricatore o dei suoi dipendenti o preposti».

derato un adempimento inesatto¹¹.

Nello specifico, infatti, le esigenze di credito documentario rappresentate dalla mittente richiedevano la ricezione delle polizze di carico entro il 06 marzo 2000.

Il termine per la caricazione, pertanto, in presenza dell'accertato ritardo della nave, ha carattere essenziale¹² quando la sua improrogabilità risulti soggettivamente, dalla volontà manifestata dalle parti attraverso le espressioni usate, pur senza la necessità di formule solenni, ovvero oggettivamente, per la natura e l'oggetto del contratto.

Ai fini di una corretta analisi sulla natura del termine si rende necessario considerare un ulteriore aspetto ovvero il legame esistente, nei traffici marittimi, tra il trasporto e l'operazione di credito bancario sul prezzo delle merci¹³.

L'importanza di questo rapporto è stata in passato oggetto di approfondimento della giurisprudenza di merito¹⁴ che ha sostenuto che il col-

¹¹ In materia di ripartizione dell'onere probatorio in caso di mancata esecuzione del trasporto e di ritardo Cass. s.u. 30-10-2001, n. 13533, in *Foro it.*, 2002-I, 769; Cass. 28-1-2002, n. 982, in *Giur. civ.*, 2002, 1836 con nota di A. Ortolani, *La ripartizione dell'onere probatorio nelle azioni di adempimento, risoluzione e risarcimento di danno per inadempimento contrattuale dopo Sez. un. n. 13533/2001*; Cass. 21-2-2003, n. 2647, in *Foro it.*, 2004, I, 1851; Cass. 13-6-2006, n. 13674, in *Annali it. del dir. d'Autore della cultura e dello spettacolo (AIDA)*, 2007, fasc. 1, II, 686; Cass. 26-1-2007, n. 1743, in *Giust. civ.*, 2007, fasc. 10, I, 2121.

¹² In tal senso cfr., Cass. 19-12-1980, n. 6559, in *Giust. civ. Mass.*, 1980, fasc. 129, ove si ribadisce che il termine per l'adempimento può ritenersi essenziale ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1457 c.c. solo quando risulti inequivocabilmente la volontà delle parti di ritenere perduta l'utilità economica del contratto con l'inutile decorso del termine medesimo, mentre la relativa indagine, da condursi alla stregua delle espressioni usate dai contraenti e soprattutto alla stregua della natura e dell'oggetto del contratto non può che risolversi in un apprezzamento di fatto riservato ai giudici di merito.

¹³ Sul punto A. Lefebvre D'ovidio- G. Pescatore- L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 566.

¹⁴ Corte d'Appello di Napoli 12 maggio 1983, in *Dir. maritt.*, 1985, 332, con nota di F. P. Costa, *Profili di responsabilità in ipotesi di negoziazione a mezzo banca di polizza di carico antidata o falsa*, ove si sottolinea che «circa l'essenzialità del termine insito nella richiesta di datazione della polizza di carico non oltre il 31 marzo 1978, si deve osservare che la perentorietà di tale termine è in *re ipsa*, stante l'intimo collegamento tra la vendita e l'apertura di credito e la subordinazione espressa del pagamento del prezzo alla consegna di una polizza recante quella data, in funzione della specifica finalità cautelati-

legamento funzionale che si instaura tra l'operazione tecnica del trasporto prevista nel contratto e quella afferente al credito bancario sul prezzo delle merci rappresenta uno degli elementi rivelatori della perentorietà ed essenzialità del termine.

Sia l'autorevole dottrina che la giurisprudenza citate hanno, in più occasioni, rimarcato che, la circostanza in cui una delle parti abbia manifestato la necessità che la consegna della polizza e la caricazione della merce avvengano entro una data prestabilita si rivela elemento essenziale del contratto¹⁵.

Tale circostanza, in particolare, si può riscontrare nell'ambito di diversi negozi giuridici, tra i quali il trasporto marittimo di merce.

va perseguita dall'acquirente».

¹⁵ Per ulteriori approfondimenti sulla disciplina del termine essenziale per una delle parti di cui all'art. 1457 c.c. v., R. Nicolò, *Termine essenziale e mora debendi*, in *Foro it.*, 1944-46, I, 932; U. Natoli, *Il termine essenziale*, in *Riv. trim. dir. comm.*, 1947, I, 221 e *L'attuazione del rapporto obbligatorio*, I, Milano, 1966, 140; G. Andreoli, *Appunti sulla clausola risolutiva espressa e sul termine essenziale*, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 1950, 74; P. Greco, *Brevi osservazioni in tema di termine essenziale nei contratti*, in *Foro it.*, 1951, 329; A. Graziani, *Il termine essenziale*, in *Studi di diritto civile e commerciale*, Napoli, 1953, 314 s.; F. Busnelli, *Clausola risolutiva*, in *Enc. dir.*, VII, 1960, 200; R. Russo, *Il termine del negozio giuridico*, Palermo, 1969, 21; A. Dalmartello, *Risoluzione del contratto*, in *Noviss. Dig. it.* XVI, 1969, 144 s.; A. Di Majo, *Rilevanza del termine e poteri del giudice*, Milano, 1972, 77 s.; R. Scognamiglio, *Contratti in generale*, in *Tratt. Grosso-Santoro Passarelli*, Milano, 1977, 146; E. SARACINI, *Il termine e le sue funzioni*, Milano, 1979, 150 s.; F. Smirollo, *Profili della risoluzione per inadempimento*, Milano, 1982, 7 s.; M. Bronzini, *Contratto: rinuncia alla essenzialità di un termine*, in *Arch. civ.*, 1989, 405; C. Rupert-V. Sgroi, *Nuova rassegna di giurisprudenza sul codice civile*, Milano, 1994, 1567 s.; G. Grasso, voce *Termine essenziale*, in *Enc. giur. Treccani*, Roma, 1994; G. F. Basini, *Termine essenziale e clausola risolutiva espressa per il ritardo nell'adempimento*, in *Contratti*, 1995, 147; V. Roppo, *Il contratto*, Milano, 2001, 1042 s.; R. Sacco-G. De Nova, *Il contratto*, II, Torino, 2004, 660 s.; M. Proto, *Termine essenziale e adempimento tardivo*, Milano, 2004, 33 s.; C. M. Bianca, *Diritto civile - Le obbligazioni*, vol. IV, Milano, 2005, 318; M. Tamponi, *La risoluzione per inadempimento*, in *I contratti in generale* (a cura di Gabrielli), II, Torino, 2006, 1709; F. Gazzoni, *Manuale di diritto privato*, Napoli, 2006, 1022; M. Costanza, *Della risoluzione per inadempimento*, in *Commentario del Codice civile Scialoja-Branca* (a cura di Francesco Galgano), Bologna, 2007, 76 s. In giurisprudenza, cfr., Cass. 30-1-1992, n. 1020, in *Mass. giur. it.*, 1992, 303; Cass. 18-3-1999, n. 2491, in *Notariato*, 1999, 4, 307; Cass. 28-8-1997, n. 8233, in *Mass. giur. it.*, 1997, 205; Cass. 18-6-1999, n. 6086, in *Contratti*, 1999, 10, 902; Cass. 17-4-2002, n. 5509, in *Contratti*, 2002, 8/9, 780; Cass. 17-3-2005, n. 5797, in *Contratti*, 2005, 10, 892; Cass. 16-2-2007, n. 3645, in *Contratti*, 2008, 2, 156.

Nella sentenza emessa dalla Corte d'appello di Trieste, con riferimento a questo aspetto, si deve rilevare un importante elemento: non è stata richiesta la caricazione entro una certa data, bensì l'emissione della polizza di carico entro una certa data.

Tale affermazione si presenta ambigua e, in assenza di puntuali specificazioni, lascerebbe ipotizzare che il caricatore sarebbe stato soddisfatto anche nel caso di emissione di una polizza antidata.

Fra l'altro, qualora l'ipotesi prospettata trovasse un reale fondamento, verrebbero in considerazione altre problematiche attinenti ai profili di responsabilità in ipotesi di antidatatura o falsificazione della polizza di carico che, per i limiti oggettivi della presente esposizione non possono trovare, in questa sede, un adeguato approfondimento¹⁶.

Ulteriore aspetto affrontato ma non sufficientemente analizzato nelle argomentazioni logico-giuridiche dalla Corte è rappresentato dai profili giuridici della risoluzione *ex lege* di un contratto di trasporto marittimo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1457 c.c. da parte del caricatore, quando a questo è stato apposto un termine essenziale¹⁷.

¹⁶ L'antidatatura della polizza di carico consiste in una falsificazione parziale di un elemento essenziale del titolo e costituisce un fatto illecito che può produrre, da un lato, una responsabilità extracontrattuale e solidale del vettore e del caricatore quando ne sia derivato un danno ingiusto ad un terzo, normalmente identificato con il destinatario del carico e dall'altro, una responsabilità contrattuale in quanto tale condotta può integrare un comportamento contrario agli obblighi contrattuali. Per ulteriori approfondimenti sul tema cfr., Cass. 14-8-1997, n. 7612, in *Dir. trasp.* 1999, 201, con nota di A. Italiano, *Sugli effetti della polizza di carico antidata*; Corte d'appello di Napoli, 12 maggio 1983, cit., 334.

¹⁷ Alcuni Autori, cfr., F. Ghionda, *Natura giuridica della clausola di cancello*, in *Riv. dir. nav.*, 1962, I, 95 s.; S. Ferrarini, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947, 48-55, 112; P. Guerra, *Natura giuridica della clausola di cancello*, in *Riv. dir. nav.*, 1952, I, 282 s., hanno inquadrato la clausola di cancello all'interno della disciplina del termine essenziale di cui all'art. 1457 c.c. sostenendo che tale disposizione può essere interpretata consentendo alla parte in favore della quale il termine è apposto di scegliere autonomamente tra l'esecuzione del contratto e la sua risoluzione derogando al limite temporale dei tre giorni stabilito dalla legge. In realtà tale clausola ed il termine essenziale presentano una struttura molto diversa. La disciplina codicistica prevede che allo scadere del termine considerato essenziale il contratto si risolva di diritto, anche se non è stata espressamente convenuta la risoluzione, a meno che la parte interessata non comunichi, entro tre giorni, che intende esigere l'esecuzione del contratto. La disciplina pattizia della clausola di cancello, invece, nella specifica ipotesi dell'arrivo della nave ol-

A tal proposito non si può non rilevare una palese contraddizione rispetto a quanto asserito in precedenza nelle motivazioni della sentenza.

Invero, è stato rilevato dal Collegio giudicante che alla luce delle argomentazioni svolte nel corso del giudizio e delle produzioni documentali delle parti non si potesse ritenere concluso un contratto di trasporto marittimo tra la Bonyad Shipping Line Europe Ltd. e la Ro Ro Tranship S.r.l.

Non si comprende, quindi, come possa essere considerata dalla Corte «ampiamente giustificata la risoluzione del contratto» se l'iter motivazionale seguito dai Giudici triestini aveva, invece, evidenziato che l'esistenza del contratto non poteva dirsi sufficientemente provata.

Se, infatti, il contratto è inesistente non si può ipotizzare la sua risoluzione atteso che manca il presupposto sostanziale.

Allo stesso modo, nell'ipotesi opposta ovvero qualora si ritenesse che il contratto sia stato validamente concluso non si potrebbero ignorare diversi aspetti correlati, peraltro già affrontati da autorevole dottrina.

Si è discusso, infatti, in merito ad un primo aspetto riguardante il momento nel quale si verifica la risoluzione del contratto.

tre il termine convenuto, stabilisce che il contratto continua ad avere efficacia se il noleggiatore non comunica espressamente di voler recedere nei termini previsti dalla clausola stessa. In sostanza ciò significa che il noleggiante è obbligato a presentare la nave anche dopo la scadenza del termine (di cancello) stabilito per la sua messa a disposizione. Solo se la nave non arriva entro la scadenza prestabilita al noleggiatore sarà concessa una duplice facoltà, ovvero attendere la nave e dare ugualmente esecuzione al contratto o provvedere a «cancellarlo». Per ulteriori approfondimenti sulla natura giuridica della clausola di cancello v., G. De Vita, *Natura giuridica della clausola di cancello*, in *Riv. dir. nav.*, 1957, I, 244; A. Fiorentino, *I contratti navali*, Napoli, 1959, 25; P. Manca, *Studi di diritto della navigazione*, II, Milano, 1961, 121 s.; M. Grigoli, *Natura giuridica della clausola del cancello*, in *Riv. giur. umbro-abruzzese*, 1963, 246; A. Cariota Ferrara, *La clausola del cancello*, in *Riv. dir. comm.*, 1975, 229; L. Tullio, *Contratto di noleggio*, in *Trattato di diritto civile e commerciale* (a cura di Schlesinger), Milano, 2006, 41 s.; A. Lefebvre D'ovidio-G. Pescatore-L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 419 s.; A. Antonini, *Il noleggio*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, (ordinato da Antonini) II, *I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore*, cit., 58; in giurisprudenza v. Cass. 25-2-2000, n. 5953, in *Dir. trasp.*, 2002, 521, con nota di E. Fogliani, *Configurazione e natura giuridica della clausola di cancello*.

Una parte della dottrina¹⁸ evidenzia l'importanza del principio di cui all'art. 1453 c.c., primo comma, ovvero la necessità che, in ogni caso, sia offerta al creditore la possibilità di scegliere tra l'adempimento e la risoluzione. Quest'ultima, in tale ipotesi, consegue al trascorrere dei tre giorni previsti dalla legge senza che il creditore ovvero il caricatore abbia manifestato il proprio interesse all'adempimento.

Altra parte della dottrina¹⁹ sostiene, invece, che il contratto si risolve nel momento in cui si verifica l'inadempimento, cosicché la successiva dichiarazione di interesse all'adempimento annulla l'effetto risolutorio facendo rivivere il rapporto contrattuale già sciolto.

Verosimilmente la Corte, nel caso specifico, avrebbe, altresì, dovuto considerare il consolidato orientamento giurisprudenziale secondo il quale l'effetto risolutivo si verifica automaticamente, salvo patto contrario, nel rispetto dei principi codicistici, con lo spirare dei tre giorni a partire dalla scadenza dei termini senza che la parte adempiente debba porre in essere alcuna attività dopo la scadenza medesima²⁰.

In definitiva, alla luce delle considerazioni svolte, si osserva che le conclusioni della Corte d'appello di Trieste da una parte appaiono condivisibili in relazione al contenuto, ovvero alla legittimità della risoluzione del contratto da parte del caricatore nell'ipotesi contemplata mentre, dall'altra, non si possono non rilevare le incongruenze dell'iter logico-argomentativo seguito in relazione ai diversi aspetti analizzati.

¹⁸ F. Gazzoni, *Manuale di diritto privato*, cit., 1023.

¹⁹ V., in proposito, G. Mirabelli, *Dei contratti in generale*, in *Commentario del Codice civile (artt. 1321-1469)*, Torino, 1980, 628.

²⁰ In tal senso v. Cass. 3-7-2000, n. 8881, in *Giust. civ. Mass.*, 2000, 1483.